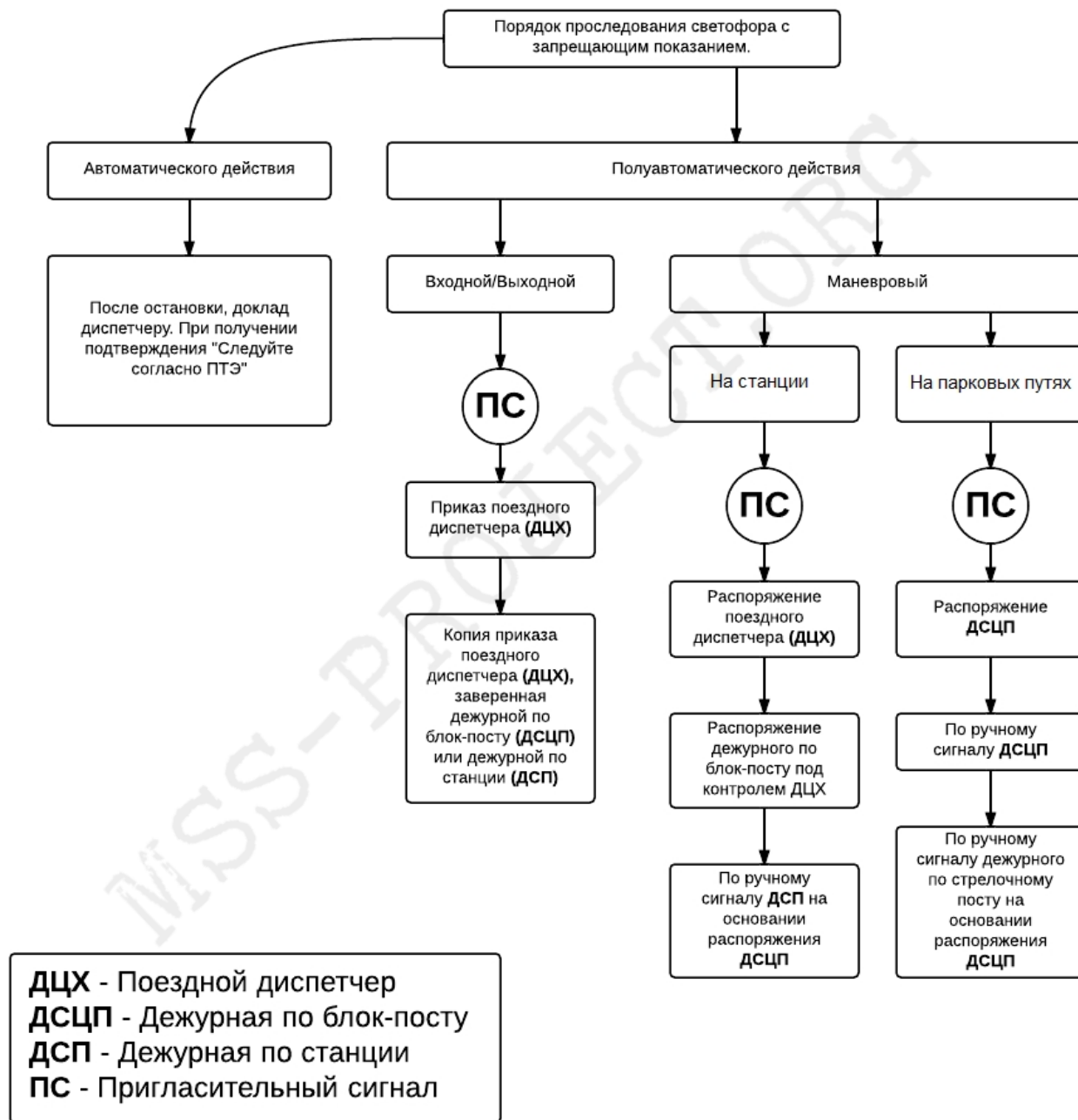


Часть 2.

Проезд запрещающего сигнала.

Максимально просто порядок проследования светофоров с запрещающим показанием в зависимости от его способа управления и назначения описывает схема ниже:



Теперь рассмотрим подробнее каждый из вариантов, в которых может оказаться машинист.

1. Проезд запрещающего светофора автоматического действия.

В этом случае, машинист имеет право проследовать запрещающий сигнал после **подтверждения** поездного диспетчера*.

Диспетчера не видят светофоры автоматического действия, но видят свободу пути – поэтому, ДЦХ может подтвердить необходимость проезда красного или же сообщить машинисту, что впереди действительно занят путь. Обычно для этого используется фраза «по удалению**». Это означает, что впереди путь занят, и сигнал откроется сам по себе, как только впереди идущий состав освободит блок-участок.*

2. Проезд запрещающего светофора полуавтоматического действия.

В этом случае нужно различать 2 варианта развития событий: либо светофор является входным/выходным со станции, либо маневровым.

Оба варианта начинаются одинаково, т. к. светофор будет проследоваться по пригласительному сигналу. А при его отсутствии или неисправности – по устному приказу ДЦХ (для входных/выходных светофоров) или по устному распоряжению ДЦХ (для маневровых светофоров), которое машинист получает по поездной радиосвязи*.

**В условиях интенсивного движения на линии, диспетчерам и блок-постам – нет смысла включать ПС каждому машинисту т. к. ПС включается вручную работниками блок-поста. Читать устный приказ/распоряжение каждому машинисту – тоже нерационально. Таким образом, по ПС или устному приказу/распоряжению – светофор проследуют лишь несколько первых машинистов.*

В случае, если светофор вышел из строя, и его будут проезжать все поезда в течение продолжительного времени, до тех пор пока смежные службы не восстановят его работоспособность, ДЦХ выдает один приказ (на выходные/выходные светофоры), или одно распоряжение (на маневровые светофоры)*.

Машинистам же – будут вручать **копию** этого приказа/распоряжения на ближайшей станции под роспись, и после получения копии – машинист будет иметь право на проследование запрещающего сигнала.

**Иногда один и тот же светофор будет проследоваться по-разному, в зависимости от того, куда следует поезд. Например, по светофору АВ258МГ ст. Автозаводская – машинист может отправиться по главному пути в сторону следующей станции, а может отправиться на 3 или 4 станционный путь (в тупик). В первом случае – машинист получает приказ, а во втором – распоряжение.*

В совсем критических ситуациях, которые трудно представить в реальности* – будет реализован самый крайний сценарий: машинист будет проследовать сигнал по ручному сигналу дежурной по станции, которая уполномочена приказом/распоряжением ДЦХ или ДСЦП.

**Обычно к таким критическим ситуациям относят экстренные случаи, вплоть до терактов, при которых у машинистов будет полностью отсутствовать любые виды связи с ДЦХ на линии или с ДСЦП на парковых путях – соответственно.*

3. Проезд запрещающего светофора полуавтоматического действия на парковых путях*.

Принципиальным отличием парковых путей является то, что у машиниста нет связи с ДЦХ. Однако, в ПТЭ, в регламенте проезда маневровых светофоров на парковых путях – есть строка: «распоряжение ДСЦП, переданное машинисту под контролем ДЦХ**». Это означает, что машинист должен связаться с диспетчером, и через диспетчера запросить распоряжение от блок-поста.*

На парковых путях абсолютно все светофоры являются полуавтоматическими и при этом маневровыми, за исключением входных (А1/А2 или Ч1/Ч2) и выходных (Е1/Е2) светофоров.

В случае, когда светофор проследуется по ПС или устному приказу/распоряжению, алгоритм действий остаётся прежним – ПС или приказ/распоряжение получают первые несколько машинистов.

Однако, пускай на парковых путях не столь интенсивное движение, как на линии, может возникнуть ситуация, когда светофор вышел из строя надолго, что потребует использовать более удобный алгоритм действий для машинистов.

В этом случае, при выезде из депо машинист будет получать копию приказа/распоряжения под роспись у дежурного по депо, а при заезде в депо – у ДСП станции, с которой он отправляется в депо.

Как и на линии, в случае с парковыми путями также не обошлось без описания действий в критических ситуациях, которые сложно представить в реальности.

В случае, если нет никакой иной возможности предоставить машинисту пригласительный сигнал, устное распоряжение/приказ или копию – машинист имеет право проследовать запрещающий сигнал по ручному сигналу ДСЦП или дежурного по стрелочному посту электродепо.

4. Проезд внезапно перекрывшегося светофора.

Очень жизненная ситуация, поскольку при просадках высокого напряжения светофоры могут кратковременно принимать запрещающие показания.

В этом случае, машинист обязан применить экстренное торможение и, после остановки, доложить ДЦХ. Далее действовать согласно ПТЭ: автомат проследовать как автомат, полуавтомат – как полуавтомат*.

**Светофор полуавтоматического действия проследуется только по приказу или распоряжению (в зависимости от назначения светофора), поскольку сам светофор уже остался позади, и возможность проследовать его по ПС полностью исключена.*

5. Проезд светофоров ограждения.

Сложно представить такое при штатной работе на линии, но, тем не менее, наличие на перегонах металлоконструкций и светофоров ограждения требует отдельного регламента на случай, если что-то пойдет не так.

Если металлоконструкция находится вне габарита подвижного состава и заблокирована в этом положении, светофоры ограждения – нормально погашены и не влияют на движение по линии.

В случае, когда с металлоконструкцией что-то не так, светофоры ограждения, а также светофоры, увязанные с металлоконструкцией – перекрываются на запрещающее показание. При этом – как минимум одному машинисту придётся отправиться на перегон для выяснения ситуации.

В этом случае порядок действий машиниста будет таким:

- Светофоры, увязанные с металлоконструкцией – проследуются согласно ПТЭ (автоматы как автоматы, полуавтоматы как полуавтоматы).
- Светофор ограждения проследуется **по подтверждению ДЦХ** непосредственно до самой металлоконструкции.
- Если с металлоконструкцией всё в порядке и она вне габарита – нужно доложить ДЦХ и проследовать её всей длиной состава (до знака ограждения металлоконструкции) со скоростью не более 10 км/ч.
- В случае невозможности проследовать металлоконструкцию – действовать согласно указаниям ДЦХ.